



บทความวิชาการ Hot Issue



(กุมภาพันธ์ 2560)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ดาวน์โหลดเอกสารได้ที่ <http://www.parliament.go.th>

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น

ณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย นับเป็นประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มักจะนิยมใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าสู่ผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง ตรงเวลา ซึ่งเป็นผลมาจากการที่มีถนนหลายเส้นทางที่สามารถเข้าถึงได้ทุกเขตพื้นที่และสามารถเชื่อมโยงได้ทั่วทุกภูมิภาค แต่การขนส่งทางถนนนั้นจะมีต้นทุนการขนส่งที่สูงมากเมื่อเทียบกับการขนส่งทางน้ำและทางราง โดยค่าใช้จ่ายหลักจะมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่ง และจากข้อจำกัดของการขนส่งทางถนนที่สามารถขนส่งสินค้าต่อเที่ยวได้ในปริมาณที่น้อย ย่อมส่งผลกระทบต่อระดับราคาสินค้าเมื่อถึงมือผู้บริโภค กล่าวคือ เมื่อต้นทุนสูงขึ้นผู้ประกอบการมักจะผลักภาระค่าต้นทุนดังกล่าวไปรวมกับราคาสินค้าเดิม ส่งผลให้ราคาสินค้านั้น ๆ เพิ่มสูงขึ้นเมื่อถึงมือผู้บริโภค และในภาพรวมหากต้นทุนการขนส่งอยู่ในระดับสูง ย่อมจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพหรือความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยให้ลดลงหรือเกิดความเสียหายเปรียบในเวทีการแข่งขันระดับสากล ซึ่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตของประเทศไทย

ดังนั้น ภาครัฐจึงมีแนวนโยบายในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนที่ต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) โดยทำการปรับปรุง พัฒนา โครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดี่ยวให้เป็นรถไฟทางคู่ ส่งผลต่อความสามารถในการขนส่งสินค้าตลอดจนการเดินทางของประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและในระดับภูมิภาคต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เอกสารบทความวิชาการฉบับนี้จะขอเสนอข้อมูลโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง คือ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (ช่วงชุมทางถนนจิระ อยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

ตารางที่ 1 แสดงภาพรวมรูปแบบและปริมาณการขนส่งสินค้า

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตัน - กิโลเมตร)					
	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางถนน	176,751	184,006	186,174	181,452	183,429	185,883
ทางราง	3,002	2,904	2,688	2,857	2,533	2,585
ทางน้ำ	5,555	5,885	5,885	5,674	5,611	5,538
ทางอากาศ	34	31	31	31	33	33
รวม	185,342	192,826	194,658	190,014	191,606	194,039

ที่มา : สาระสังเขป ประเด็นการปฏิรูปประเทศไทยด้านเศรษฐกิจ. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 245.

ตารางที่ 2 แสดงต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ

ต้นทุนเฉลี่ยในการขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ	
ทางถนน	1.72 บาท/ตัน-กม.
ทางราง	0.93 บาท/ตัน-กม.
ทางน้ำ	0.64 บาท/ตัน-กม.
ทางอากาศ	10 บาท/ตัน-กม.

ที่มา : สาระสังเขป ประเด็นการปฏิรูปประเทศไทยด้านเศรษฐกิจ. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 245.

สำหรับภาพรวมเส้นทางรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น ประกอบด้วย ระบบทางเดี่ยว ระบบทางคู่ และระบบทางสาม มีโครงข่ายหรือเส้นทางระบบรางกระจายสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ 4,035 กิโลเมตร และอยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จำแนกได้ดังนี้

- 1) ระบบทางเดี่ยว ระยะทาง 3,755 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 93.5 ของระยะทางทั้งหมด)
- 2) ระบบทางคู่ ระยะทาง 173 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 4 ของระยะทางทั้งหมด)

3) ระบบทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของระยะทางทั้งหมด) อยู่ในเขตพื้นที่ช่วงรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี และช่วงหัวหมาก - ชุมทางฉะเชิงเทรา

ตารางที่ 3 แสดงเส้นทางโครงข่ายรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบัน

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
สายเหนือ	781
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,093
สายตะวันออก	527
สายใต้	1,569
สายแม่กลอง	65
รวม	4,035

ที่มา : สารสังเขป ประเด็นการปฏิรูปประเทศไทยด้านเศรษฐกิจ. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, น. 243.

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบันซึ่งได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 ตามนโยบายข้อ 7 ด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันทีภายใน พ.ศ. 2558 และยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนงานที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองหรือการพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ตนเอง ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่นได้รับความเห็นชอบในส่วนของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2557

สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง เป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับการรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ให้สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ รูปแบบของรางรถไฟที่จะใช้ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่นนั้น จะเป็นแบบทางคู่โดยจะทำการก่อสร้างรางรถไฟซึ่งมีขนาดความกว้าง 1 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มขึ้นอีก 1 ทางในตำแหน่งด้านขวาของทางเดิม (ทิศตะวันออก) ขนานกับทางรถไฟเดิม และมีระยะห่างจากทางเดิม 6 เมตร จะใช้หินโรยทาง (Ballast) และหมอนรองรางรถไฟจะเป็นหมอนคอนกรีตอัดแรงแบบ Mono Block ระยะทางรวมทั้งสิ้น 187 กิโลเมตร ตลอดระยะเส้นทางจะมีสถานีรถไฟจำนวนทั้งสิ้น 19 สถานี โดยจะเป็นการปรับปรุงจากสถานีเดิมที่มีในปัจจุบันทั้งหมด ประกอบด้วย สถานีขนาดใหญ่พิเศษ 1 แห่ง ได้แก่ สถานีขอนแก่น สถานีขนาดใหญ่ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีชุมทางบัวใหญ่และสถานีเมืองคง สถานีขนาดกลาง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีโนนสูง สถานีเมืองพลและสถานีบ้านไผ่ สถานีขนาดเล็ก จำนวน 13 แห่ง ได้แก่ สถานีบ้านเกาะ สถานีบ้านกระโดน สถานีหนองแมว สถานีบ้านดงพลอง สถานีบ้านมะค่า สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีโนนทองหลาง สถานีหนองบัวลาย สถานีหนองมะเขือ สถานีบ้านหัน สถานีบ้านแฮด และสถานีท่าพระ ทั้งนี้ ได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับการพักและขนถ่ายสินค้า โดยจะมีการก่อสร้างสถานีย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่สถานีบ้านกระโดน สถานีชุมทางบัวใหญ่และสถานีท่าพระ รวม 3 แห่ง โดยในส่วนของสถานีบ้านกระโดนจะเป็นตำแหน่ง CY ที่สร้างขึ้นใหม่แทน CY ของสถานีบ้านเกาะ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตและหลีกเลี่ยงพื้นที่ชุมชนเมืองของสถานีบ้านเกาะ

รูปภาพที่ 1 แสดงเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น



ที่มา : http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1404109040

ในส่วนของการลดภัยจากระบบอาณัติสัญญาณและจุดตัดทางรถไฟนั้น จะใช้วิธีบังคับการจราจร หรือการบังคับควบคุมการปฏิบัติการเดินรถด้วยระบบควบคุมอัตโนมัติจากศูนย์กลาง (Centralized Traffic Control) ที่สถานีขอนแก่น โดยเส้นทางรถไฟทั้งหมดจะสร้างบนภาคพื้นดิน ยกเว้นช่วงบริเวณสถานีขอนแก่น ที่จะสร้างทางรถไฟแบบยกระดับ ระยะทางประมาณ 5.4 กิโลเมตร และได้กำหนดรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่ต่าง ๆ ได้แก่ รูปแบบถนนยกระดับ 8 แห่ง รูปแบบทางลอด 1 แห่ง รูปแบบถนนยกระดับรูปตัวยู 26 แห่ง รูปแบบสะพานทางรถไฟ 38 แห่ง รูปแบบยกระดับทางรถไฟ 1 แห่ง (รองรับ 5 จุดตัด) รูปแบบเครื่องกั้นอัตโนมัติ 2 แห่ง และใช้จุดตัดบริเวณใกล้เคียงอีก 4 แห่ง รวมจุดตัดทางรถไฟทั้งสิ้น 93 แห่ง พร้อมทั้งก่อสร้างรั้วตลอดแนวทางรถไฟ ทำให้สามารถเพิ่มความจุของทางรถไฟ ความเร็ว และความปลอดภัยในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและ ปริมาณสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับความคืบหน้าของโครงการและวงเงินงบประมาณที่จะใช้ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่นนั้น ได้ตั้งกรอบวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 26,007.20 ล้านบาท โดยคาดว่าจะ มาจากการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ให้ ตามความเหมาะสม โดยมีแผนการใช้จ่ายงบประมาณ ดังนี้

- 1) ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 609.34 ล้านบาท
- 2) ค่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการประกวดราคา จำนวน 10.00 ล้านบาท
- 3) ค่าก่อสร้าง จำนวน 24,708.38 ล้านบาท
- 4) ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 679.48 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2558 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ลงนามสัญญาว่าจ้าง กิจการร่วมค้า ซีเคซีเอส ประกอบด้วย บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ช. ทวีก่อสร้าง จำกัด ให้เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้าง ในวงเงิน 23,430 ล้านบาท เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 - 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 ระยะเวลาในการก่อสร้างประมาณ 36 เดือน (วารสารราชรถ, 2559, น. 8-10) และเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 นายอสมสิน ชีวะพลฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ในขณะนั้น (ปัจจุบันดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี) ได้เป็นประธานพิธีเริ่มงานโครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่บริเวณสถานีรถไฟท่าพระ ในเขตเทศบาลตำบลท่าพระ อ.เมือง จ.ขอนแก่น เรียบร้อยแล้ว

ความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ศึกษา

1. การก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เป็นการก่อสร้างโดยเพิ่มทางเดินของรถไฟ เพิ่มอีก 1 ทาง ส่งผลให้เป็นการเพิ่มความจุของทางให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและ ปริมาณการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงได้มากยิ่งขึ้น

รูปภาพที่ 3 แสดงเส้นทางรถไฟทางคู่สายฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย



ที่มา : http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1394098878

2. ปัจจุบันภาครัฐมีแนวทางหรือนโยบายที่มุ่งเน้นในการกระตุ้นเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศหลายโครงการ เช่น รถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ระบบโทรคมนาคมเพื่อนำประเทศไทยแลนด์ 4.0 ตลอดจนนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ เช่น มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ มาตรการที่เป็นการช่วยเหลือเกษตรกรจากราคาสินค้าเกษตรตกต่ำหรือได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งทุกโครงการล้วนก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน อย่างไรก็ตาม โครงการเหล่านี้จำเป็นต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการดำเนินการ อันจะส่งผลกระทบต่อภาระทางการคลังของประเทศ ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องตระหนักถึงภาระค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น ต้องมีการวางแผนในการใช้จ่ายงบประมาณให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการจัดเก็บรายได้ของประเทศ มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ พร้อมกับลำดับความสำคัญของการดำเนินโครงการต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นการรักษาเสถียรภาพทางการคลังของประเทศ ไม่ส่งผลกระทบต่อพาดานหนี้สาธารณะมากเกินไปและสามารถรักษาวินัยทางการเงินการคลังของประเทศ

3. การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศหรือการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ในอนาคต ภาครัฐควรพิจารณาถึงแนวทางการกระจายความเจริญสู่ชนเมืองควบคู่ไปด้วยอีกแนวทางหนึ่ง เนื่องจากหลายโครงการมักจะดำเนินโครงการในเขตเมือง ด้วยเหตุผลที่มุ่งเน้นถึงความสะดวกของประชาชนส่วนใหญ่เป็นหลัก แต่ในอนาคตก็จะเกิดปัญหาการกระจุกตัวของชุมชนและจำนวนประชากร ปัญหาความแออัด และเกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของชุมชนในเขตเมืองและชุมชนชานเมืองตามลำดับ ดังนั้น หากภาครัฐมุ่งเน้นหรือส่งเสริมให้สามารถดำเนินโครงการต่าง ๆ ในเขตชานเมืองมากยิ่งขึ้น ก็จะสามารถลดปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. (เมษายน 2559). **โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น**. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก <http://vigcollab.mot.go.th/gm/document-1.9.28336/%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%8A%E0%B8%A3%E0%B8%96%20%E0%B9%80%E0%B8%A1.%E0%B8%A2.%2059.pdf>
- ขอบเขตของงาน (Terms Of Reference : TOR) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น**. (2558). สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก <http://www.railway.co.th/auction/tor/pdf/2558/58661969tor-2.pdf>
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (30 มิถุนายน 2557). **คสช.สั่งปลดล็อกEIAเมกะโปรเจกต์ เปิดช่องอนุมัติ ฟาสต์แทร็ก-เร่งสิ้นปีประมูลรถไฟทางคู่2สาย**. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1404109040
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (6 มีนาคม 2557). **ขายของประมูลรถไฟทางคู่แปดริ้วถึง12มี.ค.นี้**. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1394098878
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2560). **กรม. อนุมัติรถไฟทางคู่ จิระ-ขอนแก่น วงเงินก่อสร้างกว่า 26,000 ล้านบาท ระยะทาง187 กม.ผ่าน EIA เรียบร้อยแล้ว คาดเปิดใช้งานปี 2561**. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก http://www.thaigov.go.th/index.php?option=com_k2&view=item&id=91875:id91875&Itemid=339&lang=th
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (27 เมษายน 2558). **มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย**. หนังสือเลขที่ คค(ปคร)0806.2/137. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931354127.pdf
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (11 ตุลาคม 2557). **มติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แผนการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ปิงปประมาณ พ.ศ. 2558**. หนังสือเลขที่ คค(ปคร)0811.2/97. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2557/993108325.pdf
- สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2557). **สาระสังเขป ประเด็นการปฏิรูปประเทศไทยด้านเศรษฐกิจ (พิมพ์ครั้งที่ 1)**. สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ. (8 สิงหาคม 2559). **ไฟเขียวรถไฟทางคู่3เส้นทาง บอร์ดคสช.เร่งขงกรม.อนุมัติ-ประกวดราคา ต.ค.นี้**. สืบค้น 10 มกราคม 2560 จาก <http://www.thansettakij.com/2016/08/08/79316>.